

Morski Przegląd Gospodarczy



BULLETIN OF THE CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE AT GDYNIA

BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI | ORGAN PUBLIKACYJNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA | BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 7 | Gdynia, grudzień 1946 r | Rok 1

Dr Alfred Wielopolski

Węzeł bydgoski w nowym układzie granic Polski

Rozwój miast bywa zazwyczaj wynikiem współdziałania różnych czynników. Badając przeszłość, możemy stwierdzić, jak rozmaite środowiska ludzkie „ab urbe condita", bądź osiągnąwszy pewien poziom trwają następnie setki lat bez ruchu, bądź rysują krzywą nieustannego wzrostu. Są wreszcie miasta, które zjawiają się nagle, gdy jakieś miejsce będące dotychczas jałową wydmą, znajdzie się naraz w polu działania sił miastotwórczych.

Rozpiętość czynników miastotwórczych jest rozległa. Bywają nimi momenty czysto duchowe, religijne, tworząc rozsiane na całym świecie tętniące życiem cele pielgrzymek: dalej wartości kulturalne, polityczna atrakcja lub względy gospodarcze, jak bogactwa naturalne zagłębia, w którym miasto powstaje, aż po ludzką żyłkę hazardu, która też dźwignęła niejedną stolicę. Miastotwórcze czynniki występują w najrozmaitszych zestawach, a im większa ich różnorodność w odniesieniu do danego środowiska, tym większa będzie dynamika rozwoju. Nad ich całokształtem góruje wszakże jeden czynnik naczelny, warunkujący wszelką treść rozwojową. Czynnikiem tym są komunikacyjne połączenia łączące miasto z innymi ludzkimi środowiskami.

Kiedy obecnie, zbierając pokłosie 600-letniego jubileuszu, zastanawiamy się nad przyszłością Bydgoszczy i analizujemy miastotwórcze czynniki kształtujące jej oblicze, na pierwszy plan wysuwają się wyjątkowe niemal warunki geograficzno - komunikacyjne. Wartości te warunkują dynamikę miejskiego rozwoju: ta zaś stanie się wykładnikiem pełnego wykorzystania stojących do dyspozycji dróg wymiany.

Komunikacyjne wartości, które zadecydowały o powstaniu tutaj już za Kazimierza Wielkiego, rynku handlowego są bardzo znaczne. Biegnąca tędy w równoleżnikowym kierunku dolina Prawisły, wykorzystana dla przekopania Kanału Bydgoskiego, przedstawia w tym miejscu szczególnie dogodną rzeźbę terenu. Dzięki tej rzeźbie, zarówno doprowadzenie dróg o kierunku południkowym bezpośrednio do arterii wodnej, jak i przeprawa, nie napotyka na poważniejsze trudności. Bydgoszcz zawdzięcza właściwościom topograficznym powstanie poważnego węzła komunikacyjnego. Zbiegają się tutaj zasadnicze połączenia kolejowe Gdańska i Gdyni ze Śląskiem, Poznaniem (przez Gniezno), z Łodzią; najkrótsze połączenie kolejowe Warszawy ze Szczecinem (przez Toruń oraz Nakło i Piłę) i wreszcie Poznania z Pomorzem Wschodnim. Zasadnicze te kierunki uzupełnione są wszechstronnie kierunkami pomocniczymi normalnotorowymi i ważną ze względu na lokalne znaczenie kolejką wąskotorową na północ do Koronowa z równoleżnikowymi rozgałęzieniami w Maksymilianowie. Wreszcie skrzyżowanie szos łączy w prostej linii Wybrzeże ze środkową i południową Polską oraz wschód z zachodem.

Wielokierunkowość bydgoskiego węzła komunikacji lądowej uzupełniona jest drogą wodną wplecioną w rozległy systemat dróg wodnych śródlądowych. Bydgoszcz leży w miejscu, gdzie Brda płynąca z północy zmienia swój kierunek na zachodniowschodni, o 14 km od ujścia tej rzeki do Wisły; praktycznie biorąc jest przeto Bydgoszcz miastem nadwiślanym, wysuniętym na ile droga wodna pozwalała, w kierunku Kujaw. Już za Władysława IV powstał projekt połączenia bezpośrednim szlakiem wodnym Wisły z Odrą. O potrzebie tego szlaku świadczą

znajdywane po dziś dzień ślady dawniejszego transportowania łodzi lądem wzdłuż dzisiejszej trasy kanału Bydgoskiego. Myśl urzeczywistniona została dopiero w latach 1773-4. U podłoża ówczesnej decyzji podjęcia pracy leżały względy natury raczej politycznej, aniżeli gospodarczej. Podejmując budowę, Fryderyk II Pruski miał na celu skierowanie tędy polskiego zboża na Noteć i Szczecin z ominięciem opornego mu politycznie Gdańska. W tym celu na towary płynące Wisłą do Gdańska zostały nałożone cła w wysokości 12% ad valorem. Kanał zbudowany z politycznych pobudek okazał się w następstwie ważną lokalną arterią gospodarczą. Dziś znaczenie jego sięga daleko poza zasięg lokalnych interesów, zwłaszcza, że wartość śródlądowych wodnych szlaków bynajmniej nie maleje, mimo nowoczesnego rozwoju szybkich środków przewozu. Droga wodna jest dla ładunków masowych stale katualna, przedstawiając tym większą wartość, im obsługuje dłuższą odległość przewozową. Na podstawie nowoczesnych doświadczeń w transporcie można postawić twierdzenie, że konkurencyjność dróg wodnych w stosunku do kolei wzrasta, jako funkcja transportu zmotoryzowanego, który udostępnia szlaki wodne, przejmując usługi transportowe na najkrótszych odległościach pomiędzy punktem produkcji, a punktem załadunku. A zasięg sieci wodnej, związanej z Kanałem Bydgoskim jest rozległy.

Dorzecze Wisły połączone jest z kanałami Muchowieckim i Królewskim z dorzeczem Dniepru, zaś kanałami Augustowskim i pośrednio Ogińskiego z dorzeczem Niemna; na zachodzie dorzecze Odry łączy się drogą wodną z dorzeczem Łaby. Terytorialny zasięg sieci wodnej, w które wpleciony jest kanał Bydgoski, przekracza 1 milion km. kw. Dzięki kanałowi Bydgoskiemu istnieje połączenie wodne śródlądowe między Morzem Czarnym i Szczecinem. Znaczenie bydgoskiego szlaku wodnego będzie wzrastało w miarę porządkowania stosunków żeglugowych na całości wielkiej komunikacyjnej sieci wodnej oraz w miarę uzupełnienia jej szlakami leżącymi obecnie jeszcze w sferze projektów. Już w latach międzywojennych powstał mianowicie projekt przebudowy i połączenia kanału Górnonoteckiego z Wartą koło Komina, użeglowienia Warty po Częstochowę i przedłużenia szlaku wodnego doprowadzeniem kanału węglowego do Zagłębia Śląskiego. Budowa kanału węglowego wprowadziłaby na wodne drogi pomorskie węgiel, który w innych krajach jest podstawą śródlądowego transportu wodnego. Mimo więc, że zasięg żeglugi powiększyłby się nieznacznie (o 35 tys. km. kw.), to przewozy zwiększyłyby się może kilkunastokrotnie. Kalkulacja z lat międzywojennych wykazywała, że przewozy te można byłoby wykonywać poniżej ówczesnej ulgowej taryfy kolejowej, która w warunkach normalnych istnieć może bardzo długo, jak długo tego wymaga cena węgla na rynkach światowych.

W zestawieniu z projektami czeskimi połączenia Odry i Łaby z Dunajem, kanał węglowy otworzyłby szerokie horyzonty dla żeglugi śródlądowej, przede wszystkim zaś tani przystęp ładunków czeskich do Bałtyku. Zanim przyjdzie chwila urzeczywistnienia tych rozległych projektów Bydgoszcz już dzisiaj, dzięki przesunięciu całości układu granic polskich z wschodu na zachód, dzięki swemu węzłowi dróg lądowo-wodnych stała się potężnym centrem komunikacyjnym leżącym prawie idealnie na południku dzielącym Polskę na części wschodnią i zachodnią. Zdjęta została zapora polityczna, która w okresie lat międzywojennych spychała Bydgoszcz do roli miasta niemal nadgranicznego.

Rozległy zasięg lądowo-wodnego komunikacyjnego węzła Bydgoskiego wysuwa już dzisiaj zagadnienie przebudowy i modernizacji samego węzła. Powstawał on w ciągu wieków bez określonego z góry planu i nie odpowiada dzisiejszym wymogom komunikacyjnym.

O ile sprawa nader korzystnych geograficzno - komunikacyjnych stosunków nie budzi wątpliwości, o tyle tym ciekawszym staje się sprawa gospodarczej treści, która będzie tworzywem rozwoju miasta. Sięgając okiem wstecz, aż po czasy założenia miasta za Kazimierza Wielkiego, widzimy na przestrzeni 600-letniego rozwoju, nie jakąś rozwojową krzywą ciągłą, ale łamaną. Owa krzywa łamana była wynikiem i niejako obrazem naszego wiekowego zmagania się z Niemcami i ich usiłowaniem odepchnięcia nas od morza. Wielekroć w dziejach politycznych stosunków polsko-niemieckich zacieśniał się związek Polski z morzem, tętno życia Bydgoszczy biło silniej. Wielekroć losy dawały górę żywiołowi niemieckiemu, życie Bydgoszczy albo cofało się całkowicie, jak to miało miejsce po traktacie welawsko - bydgoskim (1657), albo musiało rezygnować z samodzielnej dynamiki, jak to miało miejsce w okresie rozbiorów Polski do pierwszej wojny światowej.

W układzie obecnym, położenie na południku dzielącym Polskę na części wschodnią i zachodnią, niemal idealnie południowo - środkowe położenie w stosunku do Wielkiego Pomorza, powstanie tu siedziby władz wojewódzkich województwa bydgoskiego, klasyczny wprost szkielet komunikacyjny — wszystko to stwarza dla Bydgoszczy widoki rozwoju, jakie dla miasta jeszcze nie istniały.

W pierwszym rzędzie otwiera się tu możliwość powstania wielkiej centrali rozdzielczej węgla dla całego Pomorza. Zanim powstanie kanał

węglowy wykorzystuje się już obecnie możliwości transportu wodnego, istniejące dzięki włączeniu w granice Polski Odry wraz z całością biegów Warty i Noteci. Drogi wodne Pomorza oraz zbiegające się w Bydgoszczy sieć kolejowa i szosowa będą narzędziami rozprowadzenia surowca, warunkującego wszelką intensyfikację życia gospodarczego.

W drugim rzędzie, w oparciu o węgiel, otwierają się nowe możliwości przemysłowe. Z racji położenia na bezpośrednim zapleczu naszych portów bałtyckich, otwiera się przed Bydgoszczą perspektywa przejęcia przemysłu, który, aczkolwiek oparty o transport morski, nie znajduje dla siebie miejsca w miastach portowych. Jeżeli przyjmiemy tezę, że wymogi urbanistyczne miast portowych oraz względy na nieprzeciążanie ich nadmiernym zagęszczeniem ludnościowym, obciążającym w ostatecznej konsekwencji konkurencyjną zdolność handlową portów, wymagają daleko posuniętej dyscypliny w zakresie polityki przemysłowej miast portowych, to miasta te będą musiały eliminować ze swego obrębu szereg przemysłów. Chodzi tu o przemysł oparty o importowany surowiec, który nie obsługuje bezpośrednio pracy portów i żeglugi morskiej oraz nie ma widoku eksportu swojej produkcji. Przemysł oparty o ropę naftową, o surowce kolonialne (spożywczy), o produkty wyjściowe dla produkcji chemicznej itp. będzie musiał znaleźć miejsce na bliższym lub dalszym zapleczu naszych portów. W owej dyslokacji jedno z ważniejszych miejsc powinno przypaść Bydgoszczy, w związku z rozwiniętą tu działalnością przemysłową w okresie przedwojennym. Przypuszczać można ponadto, że dawniejsze pozycje przemysłowe, zwłaszcza w zakresie przeróbki drzewa i płodów rolnych oraz w branży włókienniczej, ulegną rozbudowie.

W trzecim rzędzie otwierają się przed Bydgoszczą nowe perspektywy handlowe i transportowe. Bydgoszcz już w okresie lat międzywojennych była ważnym rynkiem spełniającym usługi rozdzielcze dla importu oraz zbiorcze dla naszego eksportu. W miarę normowania się stosunków handlowych na rynkach światowych i transportowych na szlakach handlu międzynarodowego, będzie następowała zapewne i u nas intensyfikacja wymiany. Względne przesunięcie się węzła bydgoskiego w geograficzno - komunikacyjnej całości Polski ma tu znaczenie decydujące dla intensyfikacji usług handlowo-transportowych.

W czwartym wreszcie rzędzie objęcie przez granice Polski całego biegu Noteci i Warty, aż po Odrę, rozszerza znacznie zasięg Bydgoszczy jako środowiska przemysłowo - handlowego w stosunku do połaci rolnych, leżących wzdłuż bydgoskiej arterii wodnej.

Szereg zjawisk już dzisiaj oświetla rolę, którą miasto zagra w miarę dźwigania się kraju z wojennego osłabienia. Pomimo ciężkich ran, zadanych przez wojnę bydgoskiej ludności, obecny stan zaludnienia osiągnął już niemal poziom przedwojenny wypierając bez reszty żywioł niemiecki, który tu osadzono w latach okupacji. Gospodarcze życie miasta wysuwa się powyżej poziomu życia innych środowisk. Bydgoszcz czyni już dzisiaj wrażenie miasta, które otrząsnęło się z bliskiej wojennej przeszłości. Zawdzięczać to można, zresztą również w dużej mierze stosunkowo niewielkim zniszczeniom wojennym samego miasta.

Tym bardziej rola Bydgoszczy jako czołowego środowiska przemysłowo - handlowego na Pomorzu nie może się zasklepić w granicach własnego, ciasno pojętego interesu miejskiego. Położenie zapewniające maksimum korzyści gospodarczych, nakłada również szereg obowiązków. W granice Polski weszły dzisiaj w całości ziemie Pomorza, acz od dawna nam należne, przez długie jednak czasy gospodarowane na inną niż polską modłę. Nakazem dnia jest zespolenie tych ziem na zawsze z Polską. Zadanie to ułatwione naturalnym ciążeniem gospodarczym tych ziem do Polski, wymaga jednak twardej i konsekwentnej pracy, tak na polu kulturalnym, jak i gospodarczym. Pracy tej dokonać mogą ośrodki tętniące życiem, przodujące swą organizacją i ładem. Do tych ośrodków w polu działalności gospodarczej należeć musi w pierwszej linii Bydgoszcz, jako węzeł łączący północ Polski z jej południem.

Inż. Witold Umiastowski

Z zagadnień polskiego przemysłu stoczniowego

Istnieje pewna zależność między przemysłem budownictwa okrętowego, a całością życia gospodarczego Kraju.

Przemysł stoczniowy spełnia dwojaką rolę w życiu gospodarczym Kraju. Z jednej strony jest bazą techniczną żeglugi własnej, — z drugiej może być traktowany jako część składowa portów.

Tak rozumując, możemy przypuszczać, że wielkość przemysłu stoczniowego jest zależną od:

1) wielkości floty własnej,

2) wielkości obrotów portów obsługiwanych przez stocznie.

Oprócz tego istnieje jeszcze moment trzeci, a mianowicie moment wyrobionej opinii na międzynarodowym rynku budownictwa okrętowego, który powoduje wpływ zleceń z krajów obcych i może po-

dwoić nawet produkcję, wypływającą z gry momentów 1 i 2, opisanych wyżej.

Charakter przemysłu eksportowego otrzymują stocznie z racji działania tego ostatniego momentu i częściowo z racji obsługi statków operujących z i do portów krajowych.

Dział prac remontowych w stoczniach jest z reguły w pewnej części produkcją na eksport, gdyż jest wykonywany również i na zlecenie armatorów obcych, których statki zawijają do portów krajowych.

Szukając wzorów, któreby pozwoliły na przewidywanie właściwego zatrudnienia w polskim przemyśle stoczniowym, musimy, niestety, uciec się do porównań ze stanem w kraju, który ma naturalne warunki dla rozwoju przemysłu stoczniowego, zbliżone do istniejących w Polsce. Szukać takiego kraju należy przede wszystkim na Bałtyku. Można przypuszczać, że Szwecja byłaby krajem najbardziej usprawiedliwiającym takie porównanie. Przeprowadzając porównanie ze Szwecją, musimy pamiętać, że chodzi nam raczej o określenie rzędu wielkości, niż otrzymanie cyfr ścisłych i z tej przyczyny do wszystkich cyfr podawanych w dalszym ciągu, a wynikających z przeliczeń należy się ustosunkowywać raczej krytycznie.

Ogólna charakterystyka cyfrowa przemysłu stoczniowego Szwecji przedstawiała się w sposób następujący:

Zatrudnienie:

Rok	Person. administr.		Personel robotn. produkc.	Razem zatrudnionych	w % %		Robotnicy produk. zatrudnieni tylko przy pracach okrętowych	w % robotnicy okrętowi produkc. do robotn. produkc. RAZEM
	urzędn.	robotn.			Adm.	Prod.		
1920	1,676	448	14.285	16 409	10	90	11 733	89
1938	1.970	874	15.220	18 064	15	85	11 220	75
1939	2.075	994	15.210	18 279	17	83	11.017	73
1943	2.919	1673	18.361	22.953	20	80	13.657	70

Wartość produkcji:

Rok	w 1.000.000 kr.				w % %			w 1.000 kr.
	Wartość produkcji okrętow. RAZEM	Wartość produkcji			nowe jedn.	Remonty własne	Remonty dla obcych	Wartość produkcji rocznej na głowę robotn. produkc.
		Budowa jednostek nowych	Remonty dla żeglugi własn.	Remonty dla żeglugi obcej				
1920	145,29	71,87	73,42		50	50		12,3
1938	140,42	89,58	36,07	14,77	63,7	25	11,3	12,5
1939	152,51	102,42	38,63	11,46	67,0	25	80	13,8
1943	247,48	165,58	73,90	8,00	67,0	29	4,0	18,1

W powyższych tablicach możemy zaobserwować, że na przestrzeni rozpatrywanego czasu, pomimo że cyfry absolutnie się zmieniają, jednak wzajemny stosunek procentowy cyfr ulega stosunkowo nieznacznym wahaniom. Dla dalszych rozważań przyjmiemy pod uwagę stosunki odpowiadające 1938 rokowi, jako okresowi zbliżonemu dostatecznie, a równocześnie jeszcze niepodlegającemu skutkom wojny.

W obecnej chwili przemysł budownictwa okrętowego w Polsce zorganizowany w ramach Zjednoczenia Stoczni Polskich zatrudnia razem około 7.500 osób.

Obecnie przeprowadzimy obliczenie właściwego zatrudnienia w naszym przemyśle stoczniowym, opierając się na bazie żeglugi własnej i proporcjach przemysłu stoczniowego Szwecji. Ponieważ plan rozbudowy żeglugi polskiej jeszcze nie został opracowany, pozwolimy sobie określić tonaż naszej żeglugi na około 200.000 gr. to. Cyfra ta nie reprezentuje obecnego naszego tonażu, a należy ją raczej rozumieć jako wielkość, która powstanie w najbliższym czasie po otrzymaniu z Niemiec statków z tytułu reperacji i po wykonaniu już zamówionych, ewentualnie projektowanych do zamówienia jednostek przez Polskie Towarzystwa Żeglugowe.

Wartość floty handlowej Szwecji w roku 1938, według zgłoszeń ubezpieczeniowych wynosiła około 728.000.000 kor. szwedzkich, co reprezentuje przeciętną wartość 1 gr. to. kor. 363.

Wartość produkcji okrętowej przemysłu stoczniowego Szwecji stanowiła około 20% wartości floty handlowej. Ten stosunek badany na całej przestrzeni okresu między dwoma wojnami wykazuje cechy stałości.

Jeżeli przyjmiemy dla tonażu polskiego tą samą wartość przeciętną co dla tonażu Szwecji, to otrzymamy wartość floty handlowej polskiej w sumie 72½ milj. koron.

Ponieważ przemysł stocz-

niowy Szwecji był zatrudniony około 40% na zlecenie żeglugi obcej (remonty obce plus zamówienie obcych armatorów), możemy przypuszczać, że 12% wartości żeglugi własnej stanowi wartość rocznych prac stoczni własnych. Tak licząc możemy przypuszczać że 8,7 mil. kor. będą stanowiły wartość prac stoczni na zapotrzebowanie żeglugi własnej. Na tej podstawie możemy już ustalić wielkość zatrudnienia na stoczniach polskich z tego tytułu wymaganego, opierając się na przeciętnej wartości produkcji rocznej na głowę zatrudnionego robotnika produkcyjnego.

W danym wypadku nie jest wskazane przyjmowanie za podstawę cyfry wydajności robotnika szwedzkiego. Musimy wziąć pod uwagę fakt, że szwedzki przemysł stoczniowy opiera się na dużym kapitale doświadczenia, natomiast polski jest jeszcze w stanie formowania się. Przypuszczalnie będziemy bliscy prawdy, jeżeli przyjmiemy wydajność robotnika polskiego w wysokości 60% wydajności robotnika szwedzkiego. Tak rozumując, możemy ustalić wartość produkcji rocznej na głowę robotnika produkcyjnego w stoczniach polskich w skali 1938 roku na koron 7.500. Obecnie możemy ustalić, że na produkcji okrętowej w oparciu o zapotrzebowanie żeglugi własnej stocznie polskie będą mogły zatrudnić około 1.200 osób. Dodając poprawkę na personel administracyjny w wysokości 15% ogółu zatrudnionych, otrzymamy globalną sumę potrzebnego zatrudnienia przy pracach okrętowych w wysokości około 1.450 osób.

Przemysł stoczniowy Szwecji współpracuje z silnie rozbudowanym przemysłem pomocniczym i stąd wynika, że na stoczniach właściwych do 70% personelu jest zatrudnionych przy bezpośrednich pracach okrętowych, a tylko 25% przy pracach innych. Polski przemysł stoczniowy z racji braku rozwiniętego przemysłu pomocniczego, będzie zmuszonym zatrudniać znacznie większy procent personelu na pracach pozaokrętowych: — realny stosunek w naszych warunkach będzie gdzieś w granicach 50% prace okrętowe i 50% — prace inne, lecz bez prac inwestycyjnych. Wprowadzając tę ostatnią poprawkę, możemy ostatecznie ustalić, że globalne zatrudnienie w stoczniach polskich może wynosić do 3.000 osób.

Opierając się natomiast na wielkości obrotów w portach Szwecji i Polski, otrzymamy cyfry możliwego zatrudnienia w przemyśle stoczniowym Polski w granicach znacznie wyższych.

Ruch statków w portach Szwecji w roku 1938, licząc statki na wejściu i wyjściu razem, wynosił około 100 mil. netto ton. W tym samym czasie ruch statków w podobnym ujęciu w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie wynosił około $^1/_3$ powyższej sumy. Jeżeli będziemy obliczali zatrudnienie w stoczniach polskich, opierając się na proporcjach szwedzkich, to możemy ustalić, że liczba zatrudnionych w polskim przemyśle stoczniowym będzie wynosiła $^1/_3$ liczby zatrudnionych w przemyśle stoczniowym Szwecji, co nam da cyfrę ok. 6.000 osób. Biorąc jednak pod uwagę, że wydajność robotnika polskiego wynosi tylko 60% wydajności robotnika szwedzkiego (patrz wyżej), możemy ustalić, że w oparciu o ruch statków w portach Polski globalne zatrudnienie na pracach okrętowych w stoczniach polskich może wynosić do 10.000 osób.

Jeżeli teraz zestawimy dwa wyżej otrzymane wyniki, to znaczy — do 3.000 osób zatrudnionych, jeżeli oprzemy pracę stoczni tylko na potrzebach żeglugi własnej i do 10.000 osób w oparciu o nasilenie ruchu statków w naszych portach, to wystąpi wyraźnie konieczność zwrócenia bacznej uwagi na współpracę z żeglugą obcą, aby otrzymać obecny stan zatrudnienia, wyrażający się cyfrą 7.500 osób.

Współpraca taka musi być opartą na działaniu w dwóch kierunkach:

1) wyrobienie sobie odpowiedniej opinii co do kwalifikacyj technicznych stoczni polskich na międzynarodowym rynku okrętowym,
2) zorganizowanie obsługi klienta zgodnie z międzynarodowymi wymaganiami rynku okrętowego.

Na odcinku pierwszym stocznie polskie dokonały już dużo. Pomijając moment odbudowy zakładów, dokonały już parę bardzo poważnych prac remontowych, które dają świadectwo dużej sprawności technicznej.

Niestety na odcinku drugim, jak dotąd, osiągnięcia są raczej nikłe. Główną przeszkodą w uzyskaniu robót dla obcych zleceniodawców jest oficjalny kurs naszej waluty nieodpowiadający stosunkowi kosztów produkcji okrętowej w Polsce i zagranicą.

W tej dziedzinie palącym zagadnieniem jest ustalenie kursu złotego dla transakcyj morskich specjalnie, tak aby odpowiadał on stosunkowi kosztów produkcji okrętowej w Polsce i zagranicą.

Brak takiego kursu uniemożliwia rozwój przemysłu okrętowego w Polsce.

Równocześnie musimy pamiętać, że przecież program rozbudowy naszej żeglugi handlowej będzie jednak wcześniej lub później opracowany, a jeżeli zaniedbamy nasz przemysł stoczniowy i nie zorganizujemy możliwości rozwojowych, może się zdarzyć, że będziemy postawieni w przymusową sytuację konieczności zamawiania statków na stoczniach obcych.

Dr Stanisław W. Berezowski

Współczynnik żeglugowy miast portowych

W „Morskim Przeglądzie Gospodarczym" Nr 5 z dnia 1 października 1946 r., zamieszczony został bardzo wnikliwy i ciekawy artykuł prof. Ocioszyńskiego p. t. „Socjologiczne prawo Przymorza". Autor artykułu zwraca słusznie uwagę na konieczność wzrostu zaludnienia Przymorza, a w szczególności miast portowych. Problem ten jest rzeczywiście piewszorzędnej wagi, choć realizacja jego zawsze i w wypadku naszego Pomorza, wymaga długich lat. Tym bardziej dlatego winno się specjalnie w tym kierunku skierować nasz wysiłek społeczny. Autor zastanawia się w dalszym ciągu nad miernikiem, którym możnaby mierzyć realizację tego problemu. Jako miernik przytoczony został przez niego stosunek ilości ton towaru przechodzącego przez port do ilości mieszkańców miasta portowego.

Stosunek ten jest rzeczywiście najlepszą miarą dla badania tego zjawiska socjologiczno - geograficznego. Może się nim posługiwać geograf przy badaniach stopnia rozwoju środowiska antropogeograficznego, jakim jest — w danym wypadku — miasto portowe. Badania rozwoju, czyli z dynamicznego punktu widzenia są w geografii znacznie mniej zaawansowane aniżeli opisy, a nawet syntezy monograficzne, statystyczne, których w literaturze jest więcej.

Przy okazji przeprowadzanych badań nad portami Dunaju środkowego poszukiwałem również jakiegoś miernika, którym możnaby zobrazować rozwój działalności portowej miasta. W tym celu posłużyłem się stosunkiem w porcie do ludności miasta, pojętego oczywiście jako całość geograficzna, a nie administracyjna. Stosunek ten nazwałem **współczynnikiem żeglugowym** miasta portowego. Wyraziłem go ilością ton towarów przeładowywanych na 1000 mieszkańców, a zatem zupełnie tak samo jak prof. T. Ocioszyński w przytoczonym artykule. Konkretnie mówiąc posłużyłem się wzorem:

$$\dot{Z} = \frac{t}{M}$$

($\dot{z}$ = współczynnik, t = ilość ton, M = ilość mieszkańców w tysiącach).

Na przykładzie Dunaju środkowego współczynnik ten charakteryzował poszczególne porty w sposób następujący:

Wiedeń	572
Budapeszt	876
Belgrad	1.946
Linc	2.075
Nowy Sad	3.175
Bratysława	4.040
Komarno	7.048
Panczewo	9.450
Prahowo	14.000
Dubrowica	46.000

Jak z tego widać, wielkość współczynnika żeglugowego jest wprost proporcjonalna do tego, co możnaby nazwać — z punktu rozwoju środowiska — młodością portu i miasta. Wysoki współczynnik charakteryzuje nie tylko małe porty, w tym wypadku rzeczne, ale i młode, które z jakichkolwiek powodów ożywiły się, wkraczając na drogę rozwoju. Zastój w ruchu portowym, wobec o wiele sztywniejszej i wolniej—zwłaszcza w dół — zmieniającej się liczbie mieszkańców wyraża się maleniem współczynnika żeglugowego, wobec czego jest on też miarą stagnacji i zamierania okresowego lub stałego aktywności funkcji portowej danego miasta.

W literaturze naukowej tylko raz znalazłem zastosowanie ilości towaru przeładunkowego wypadającej na 100 mieszkańców i to tylko w płaszczyźnie statystycznej. Uczynił to dr. Juraschek dla Wiednia w okresie 1885—93 („Statistische Monatschrift" Wien 1896).

Współczynnik ten jest zatem pojęciem nowym, którego zastosowania domaga się postęp geografii jako nauki. W badaniach rozwojowych środowiska antropogeograficznego jest on wprost nieodzowny. Dobrze było by, aby współczynnik żeglugowy stał się stałym elementem wszelkich naukowych dociekań w geografii. Należało by opracować współczynnik ten dla naszych miast portowych tak rzecznych jak i morskich. Zwłaszcza dla miast mniejszych możnaby za jego pośrednictwem wyciągnąć cenne obserwacje i wnioski. W ten sposób ów ciekawy miernik zdobyłby sobie prawo obywatelstwa w nauce polskiej.

Konferencja sprawozdawcza w Delegaturze Rządu

W dniu 24 listopada br. odbyła się w Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża w Gdańsku konferencja sprawozdawcza pod przewodnictwem Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża Min. inż. E. Kwiatkowskiego w obecności Ministra Skarbu K. Dąbrowskiego i przy udziale licznych przedstawicieli miejscowych władz i instytucyj.

Celem konferencji było zapoznanie Ministra Skarbu z wynikami pracy w dziedzinie odbudowy Wybrzeża w okresie 1945—46. Wstępne przemówienie wygłosił inż. E. Kwiatkowski, który przedstawił warunki, w jakich rozpoczęła się odbudowa gospodarcza nadmorskich obszarów oraz wykazał osiągnięcia nowej Polski tu na Wybrzeżu.

Z kolei wygłoszono następujące referaty: „Odbudowa Portów" — dyr. inż. Wł. Szedrowicz, „Eksploatacja Portów" — dyr. Michalewski, „Zagadnienie Rybołówstwa Morskiego" — nacz. mgr L. Milanowski, „Odbudowa Miast" — dyr. inż. A. S. Olszewski, „Akcja Interwencyjna Delegatury Rządu" — dyr. St. Bonarek, „Trudności w Realizowaniu Zamierzeń Inwestycyjnych" — dyr. K. Strzegocki, „Komunikacja Kolejowa" — dyr. inż. Z. Modliński, „Komunikacja Lądowa" — dyr. mgr M. Madeyski i „Zagadnienie Pracy" — inż. J. Helbrecht.

Z treści wygłoszonych sprawozdań dało się odtworzyć obraz odbudowy Wybrzeża na poszczególnych odcinkach, obraz dający jasne i rzeczowe pojęcei o dotychczasowych osiągnięciach i będący dobrą prognozą na przyszłość, że dalszy rozwój gospodarczy Wybrzeża będzie się kształtował nadal według najważniejszych potrzeb ekonomicznych Polski.

Następnie zabrał głos Minister Skarbu K. Dąbrowski, który scharakteryzował możliwości Rządu polskiego w odniesieniu do realizacji jednego z najpoważniejszych zagadnień doby powojennej, do odbudowy gospodarczej Wybrzeża.

Na zakończenie Minister Skarbu wyraził swoje zadowolenie z dotychczasowych osiągnięć, oraz uznanie tym wszystkim, którzy pracowali i pracują z wielkim poświęceniem nad odbudową gospodarczą tych obszarów i podkreślił, że z wygłoszonych referatów i przemówień można było wyczuć, jak bardzo ci, którzy pracują na Wybrzeżu — rozumieją i kochają nasze zagadnienia **morskie!**

Poniżej podajemy teksty przemówień obu ministrów:

Przemówienie Min. inż. E. Kwiatkowskiego

Każdy obserwator, choćby najbardziej nieufny i najbardziej krytycznie nastawiony, który miał możność przekontrolować stan rzeczy na polskim Wybrzeżu na wiosnę r. 1945 i dziś pod koniec r. 1946 musi uznać, że czas nie został zmarnowany.

Tu nad brzegami polskiego Bałtyku i odrodzone z potopu hitlerowskiego państwo polskie, i jego rząd, i w szczególności polityka skarbowa mają zapisane poważne aktywa, które z całym poczuciem obiektywizmu stwierdzić może i stwierdzić musi każdy obywatel. Waga tych osiągnięć jest o tyle większa, że sam proces restytuowania aktywów narodowych odbywa się z najgłębszego dna upadku i poniżenia, z dna dewastacji elementu ludzkiego i z najbardziej barbarzyńskiego programu wartości materialnych, jakie kiedykolwiek zanotowała wyjątkowo tragiczna historia Polski. Ponadto waga tych osiągnięć musi być mierzona tą nicością środków technicznych, z którymi stanąć musieliśmy do pracy na przestrzeni całej Polski, tym ogromem trudności, powikłań, obaw i przeciwności, które przesyciły całą naszą atmosferę tą ukrytą we wszystkich zakątkach niewiarę w celowość i skuteczność narodowego wysiłku, która pętała i wciąż jeszcze pęta wiele twórczych i aktywnych sił.

Wynikom tej pracy, dokonującej się na terenie całej Polski, a więc i na Wybrzeżu, można oczywiście z całą łatwością przeciwstawić z identyczną słusznością potężny rejestr braków, niedociągnięć, zła, dysproporcji i błędów zarówno elementarnych, jak i tak spętanych w skomplikowany węzeł gordyjski, że nawet naród składający się z samych mędrców i politycznych moralistów nie zdołałby ich wyminąć. Żaden cud dokonać się nie może. Nawet najgorętsza, najpłomienniejsza wola, nie przeniesie nas z tego świata ruin, upadku, biedy, z tych czarnych i opustoszałych dzielnic miejskich, z zalanych terenów wsi, z ugorów kryjących rojowiska myszy, zwalisk dawnych fabryk do krainy wielkiej i zainwestowanej, wspaniałej swoją własną kulturą i cywilizacją. Tym cudem mogą być tylko wyniki naszej pracy, rezultaty naszego własnego, planowego wysiłku.

Właśnie z tego punktu widzenia 18 miesięcy pracy na Wybrzeżu jest poważnym aktywem nowej Polski. Mamy dziś w naszych portach zatoki wiślanej prawie 12 kilometrów gotowych nabrzeży, rozporządzamy 165 tysiącami m² gotowych magazynów portowych, mamy tu 450 km czynnych linii kolejowych w portach, zrekonstruowaliśmy 54 dźwigów i taśmowców portowych, zamówiono 45 nowych kranów w hutach śląskich, a 23 remontują się dodatkowo na miejscu, uruchomiono tramwaje wodne na trasie 56 km, autobusy na trasie 60 km, tramwaje elektryczne obsługują linie długości 50 km, świeżo uruchomione trolleybusy obsługują prawie 15 km, a łącznie te środki komunikacyjne Związku Komunalnego przewożą miesięcznie od 4 do 5 milionów pasażerów. Port Gdyni w drugim półroczu r. 1945 przeładował w eksporcie i w imporcie 563 tys. ton, w r. 1946 do końca października 3.204 tys. ton, a więc zwyż pięciokrotnie więcej. Port gdański przeładował w tym samym okresie w r. 1945 tylko 354 tys. ton, w r. 1946 — 3.385 tys. ton, a więc prawie dziesięciokrotnie więcej. W obu portach w roku bieżącym przeładowaliśmy średnio miesięcznie 530 proc. tego co przeładowano miesięcznie w r. 1945. Siłownie elektryczne tego okręgu rozporządzają dziś mocą prawie 41 tys. czynnych kilowatów, odbudowano prawie 340 km linii wysokiego napięcia — 60 i 30 tysięcy voltów — oraz prawie 3.200 km linii średniego i niższego napięcia.

W obrębie kuratorium szkolnego w Gdańsku w zremontowanych szkołach pobiera naukę prawie 150 tys. dzieci i prawie 5 tys. młodzieży akademickiej. Ilość pracowników ubezpieczonych w tutejszym Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych w samym okręgu morskim Gdańsk — Gdynia przekracza 115 tysięcy osób. W zespole miast Gdańsk — Sopot — Gdy-

nia żyje już zwyż 300 tysięcy Polaków, mając na ogół do dyspozycji mieszkania, wodę, oświetlenia, urządzenia kanalizacyjne, możliwości komunikacyjne, szkoły, szpitale, sklepy, stołówki, a przede wszystkim pracę.

Miesięczne obroty „Społem" wahają się ostatnio pomiędzy 400 a 500 milionami złotych, wartość miesięczna samych połowów rybackich na morzu przekroczyła ostatnio 80 milj. złotych. Ale żaden rejestr nie wyczerpie istotnych rezultatów akcji odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża. Toteż w ciągu dzisiejszej konferencji wybieramy drogę pogłębienia kilku najistotniejszych zagadnień i osiągnięć na Wybrzeżu, sądząc, że w ten sposób zilustrujemy lepiej istotny stan rzeczy niż przez pobieżne zesumowanie skutku wszystkich prac, podejmowanych w ostatnim i zarazem pierwszym półtoraroczu aktywności nowej Polski.

Byłoby jednak wielkim nieporozumieniem, gdyby ktokolwiek na zewnątrz ostemplował dzisiejszą konferencję roboczą, prowadzoną w obecności Ministra Skarbu jako uroczyste samochwalstwo instytucji pracujących na Wybrzeżu. Tej tendencji nie ma Delegaiura Rządu, gdyż po prostu w bardzo wielu osiągnięciach nie miała ona żadnego bezpośredniego udziału. Jej rola sprowadza się do koordynowania rezultatów prac poszczególnych, samodzielnych instytucji w planową całość oraz do przychodzenia z koleżeńską pomocą do tych instytucji inwestujących, które z jakichkolwiek powodów rzeczowych natrafiają na trudności. Jedną z głównych zasad Delegatury jest to, by nie narzucać swej ingerencji tam, gdzie osiągane rezultaty są pomyślne, a środki budżetowe wzgl. finansowe są zabezpieczone w najniezbędniejszej choćby wysokości. Tak np. rezultaty i osiągnięcia Biura Odbudowy Portów, Głównego Urzędu Morskiego, Dyrekcji Dróg Wodnych, Rybactwa, elektrowni naszego okręgu, Poczty i Spółdzielczości i in. są uzyskane poza wszelkim wpływem Delegatury. Ale i poszczególne instytucje, stwierdzając obiektywne sukcesy, dalekie są od tego, by ulegać wpływom płytkiego optymizmu i tendencji uwypuklania własnych aktywów.

Natomiast wszyscy odczuwamy rzetelny obowiązek złożenia Ministrowi Skarbu i za jego pośrednictwem Rządowi, sprawozdania: jaki to użytek został zrobiony z sum, które państwo zmobilizowało w tak niezwykle ciężkim okresie na cele odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża. Na wąski pas naszego Wybrzeża od Szczecina i ujścia Odry, aż po Elbląg, Tolmicko i Frombork wszystkie instytucje inwestujące otrzymały w ciągu tego półtorarocza sumę pieniędzy prawie równą całości wpływu z Premiowej Pożyczki Odbudowy Kraju. Pragnimy więc, by Rząd i całe społeczeństwo polskie wiedziało dokładnie jak gospodarowaliśmy tymi środkami finansowymi, jakie osiągnęliśmy w wyniku tej akcji rezultaty, które szczególnie na Wybrzeżu nie są celem samym w sobie, ale są narzędziem pracy i dobrobytu całego narodu polskiego.

Po wtóre, za pośrednictwem tego sprawozdania pragnimy przyczynić się do umocnienia wiary społeczeństwa w jego własne siły i zdolności twórcze. W sprawozdaniach naszych unikać będziemy wszelkiej propagandy słownej i literackiej. Każdy fakt jest do sprawdzenia w terenie. Te wyniki pracy są rezultatem olbrzymiego i bezimiennego wysiłku stutysięcznej masy ludzkiej, pracującej na Wybrzeżu. Ta praca dokonywała się nieraz w arcytrudnych warunkach. Z tych warunków tchnęła niejednokrotnie beznadziejność. A przecież wiele zła i wiele trudności zostało przełamanych i przezwyciężonych. Stało się to dlatego, że wielkie gromady ludzkie ożywiała wiara i świadomość, że Polska będzie taką, jaką ją sami uczynimy. Każdy pozytywny wysiłek, każdy przyhamowany egoizm ludzki, każdy nowy warsztat pracujący, każde dziecko uczące się w szkole polskiej, to nowa i rzetelna drobina naszej niepodległości. Niech ich przyrasta jak najwięcej.

W pracy naszej napotykamy jednak na trudności i niedociągnięcia, które mogą być pokonane i usunięte. Przedstawimy je dziś z tą samą otwartością i powagą. Wierzymy bowiem, że w odniesieniu do słusznych postulatów Wybrzeża uzyskamy pełną pomoc władz naczelnych.

Rok 1947, który zbliża się, przyniesie nam zadowolenie o tyle, o ile wyniki pracy będą jeszcze bardziej oczywiste, jeszcze większe i konkretniejsze niż w r. 1946, jeżeli organizacja naszej pracy będzie doskonalsza, jeżeli sumienność gospodarki pieniężnej będzie u nas jeszcze ściślejsza. Potrzeby Wybrzeża rosną gwałtownie. Tematy pracy będą trudniejsze. To co było łatwe i proste w zadaniu odbudowy, zostało już dokonane. To co ma być osiągnięte na tle dyspozycji 3-letniego planu państwowego tu na Wybrzeżu jest zadaniem wielokrotnie szerszym i trudniejszym. W r. 1946 koncentrowaliśmy nasz wysiłek na Wybrzeżu staropolskim. Tego domagały się doraźne potrzeby państwa. Jeżeli przejmiemy port szczeciński, otworzy się natychmiast w r. 1947 olbrzymie zadanie i skomplikowany problemat całego zachodniego, odzyskanego Wybrzeża. Od zagadnienia nakładów w dostosowaniu tego wielkiego portu i wszystkich portów pomocniczych do potrzeb gospodarstwa polskiego, od kwestii uruchomienia komunikacji na Odrze i produkcji przemysłowej w okręgu szczecińskim aż po program obrotów towarowych i specjalizację wszystkich portów, rozdział programu stoczniowego, wszystko stanie się niezwykle pilne i aktualne. A obok tego pozostaje nierozwiązany dotychczas problemat Elbląga i jego okręgu, sprawa nowego budownictwa mieszkaniowego i nowych potrzeb komunikacyjnych w okręgu Gdańsk — Gdynia, sprawa uprzemysłowienia okręgów nadmorskich i dalszych konieczności elektryfikacyjnych — jako łańcuch zagadnień współzależnych i pilnych.

Przebijając się przez te trudności, przy pomocy całego społeczeństwa i przy zdecydowanej polityce Rządu, wiemy jednak, że realizować będziemy wielkie, historyczne dzieło nowej Polski, które polega na stworzeniu nowego akcentu w życiu naszej zbiorowości i w życiu przyszłych pokoleń, akcentu morskiego. Może on będzie dziś silniejszy, niż kiedykolwiek w przeszłości Polski.

Temu programowi ujmowanemu dziś od strony aspektu finansowego, poświęcona jest i dzisiejsza konferencja. Panu Ministrowi Skarbu wdzięczni jesteśmy wszyscy, że przy tylu kłopotach i pracach znalazł i znajduje zawsze czas, gdy idzie o zagadnienie polskiego morza i Wybrzeża.

Przemówienie Ministra Skarbu Dąbrowskiego

Jestem w tej sytuacji, że nie potrzebuję tu mówić o znaczeniu portów, o znaczeniu morza. Raczej my z Warszawy przyjeżdżając tu możemy zarazić się od was tym entuzjazmem, jak to miałem możność stwier-

dzić dziś słuchając referatów i widząc ile serca wkładacie w pracę, mogąc przedstawić tego rodzaju wyniki.

Chciałbym poruszyć inny temat, naszych możliwości, temat, w jaki sposób my jesteśmy w stanie realizować nasze potrzeby i od czego to zależy.

Kiedy przed dwoma laty przystąpiliśmy do organizacji naszego państwa, naszego życia gospodarczego, naszej odbudowy, byliśmy w takiej sytuacji, że nie dysponowaliśmy żadnymi środkami i możliwościami, a mimo to trzeba było powziąć decyzję jaką ma być nasza postawa w stosunku do tych wszystkich zagadnień, które dotyczą zarówno inwestycji jak i sprawy zaspakajania potrzeb człowieka. Były dwie możliwości. Albo zajęlibyśmy postawę tego rodzaju, że przekreślilibyśmy na długi czas możliwości zaspakajania potrzeb człowieka w szerszym zakresie, skierowując cały dochód na odbudowę i rozbudowę i to byłoby podstawa bohaterska: przy niższej stopie życiowej ludności budowanie przyszłości. I można było zająć drugą podstawę, gdzie zaniedbalibyśmy odbudowę i rozbudowę podnosząc jednocześnie ten przemysł i tą gospodarkę, które służyłyby zaspakajaniu bieżących potrzeb człowieka. I to byłaby podstawa mieszczańska, względnie wygodnego życia. Nie poszliśmy ani na jedno ani na drugie. Wybraliśmy drogę pośrednią, która charakteryzowałaby się szybkim stopniem odbudowy z jednoczesnym uwzględnieniem potrzeb życiowych człowieka. I to jest podstawa nasza, którą myśmy nazwali humanistyczną i socjalistyczną. Z tej podstawy wynika i nasza polityka finansowa.

Jeżeli spojrzymy wstecz na okres tych dwóch lat, to możemy stwierdzić, że w samym 1946 roku zainwestowano blisko 50 miliardów złotych i jednocześnie możemy stwierdzić obiektywnie, że w tym okresie przeciętnie biorąc stopa życiowa ludności uległa poprawie. Jak mówiłem, nie mieliśmy właściwie żadnych środków. Wszystko zaczynało się od nowa. Dlatego też i nasza polityka finansowa musiała być odpowiednio nastawiona. Tym jedynie miarodajnym regulatorem jest utrzymanie możliwie stałej wartości nabywczej pieniądza. Przez emitowanie środków pieniężnych dostarczyliśmy gospodarce wewnętrznej możliwości odbudowy. Jeżeli spojrzymy wstecz na okres dwóch lat, to widzimy, że ta polityka finansowa zdała swój egzamin, zwłaszcza gdy się zważy, że w tym okresie czasu poza UNRR-ą żadne większe kredyty nie doszły do nas. Potrzeby nasze są wielkie, są to potrzeby oświatowe, komunikacyjne, budownictwa mieszkaniowego i t. d. Gdziekolwiek spojrzeć rozstają się one stale i muszą być zaspakajane. Przyjęliśmy w naszej polityce finansowej zasadę priorytetów — tj. zaspakajania potrzeb najpilniejszych i najważniejszych. W tych priorytetach zagadnienie portów było umieszczone na jednym z pierwszych miejsc. Wyrazem tego jest choćby suma blisko 4,5 miliarda złotych wydana w ubiegłym okresie czasu.

Jeżeli jednak będziemy oceniać nasze możliwości finansowe na najbliższą przyszłość nie można ukrywać faktu, że mamy poważne trudności. Mamy ambitny zamiar zrealizowania 3-letniego planu gospodarczego, którego celem jest w końcu okresu podniesienie stopy życiowej ludzkości tak, aby przewyższyła stopę życiową przedwojenną. Mamy zamiar ambitny przynajmniej w okresie niedługim zlikwidować zniszczenia wojenne. Jednak środki są umiarkowane, zwłaszcza, że kończy się UNRRA, której znaczenia nie można pominąć. Prawdopodobnie zatem również i na przyszłość będzie stosowana zasada priorytetów — robienie rzeczy najpilniejszych przed mniej pilnymi. Rząd jednakże pod tym względem stoi na stanowisku, że porty powinny zachować nadal jedno z pierwszych miejsc. Jeżeli będzie jakiekolwiek bądź ograniczenie, to nie powinno ono dotyczyć portów, przynajmniej w większym rozmiarze. Sprawa reprezentowana dziś przez Panów zapowiada się na 1947 rok pod tym względem pomyślnie. Jeżeli chodzi o możliwości rozwojowe portów jesteście zaniepokojeni zmniejszającymi się obrotami w portach, głównie z powodu zmniejszenia się eksportu węgla i importu dostaw UNRRA. Według naszej oceny jest to zjawisko przejściowe i prawdopodobnie krótkotrwałe, bo nasz plan produkcji i eksportu węgla na rok 1947 przewiduje raczej znaczny wzrost eksportu Jeżeli chodzi o możliwości importowe węgla i pod tym względem czynione są starania, żeby mógł on być ożywiony i to głównie drogą morską.

Zabiegamy usilnie o należne nam kredyty inwestycyjne. Z prasy wiecie, że czynione są starania o kredyt 600 milionów dolarów w Międzynarodowym Banku. Co do mego poglądu na realność tych zamierzeń, faktycznej możliwości otrzymania — myślę, że kredyty prędzej czy później dostaniemy. Zabiegamy o inny mniejszy kredyt w Eksport - Import - Banku. W razie realizacji tej myśli uzyskamy nową możliwość pracy dla portów. Ponadto przypominam, że Komitet ekonomiczny Rady Ministrów akceptował rozpoczęcie budowy 6 statków w Stoczniach Gdańskich, a więc da to znowu możliwość zwiększenia pracy w portach. Chciałbym wrócić do przedostatniego przemówienia w sprawie bezrobocia. Jest jednolita opinia wśród członków Rządu, że nie można dopuścić do masowego zjawiska bezrobocia na terenie portów. Potrzebne środki na ten cel będą pozostawione do dypozycji Delegatury i nie można zgodzić się na to, żeby było 8 tys. bezrobotnych w tej chwili. Byłoby to zjawisko politycznie i gospodarczo ze wszechmiar szkodliwe.

Dobrze jest od czasu do czasu przyjechać z Warszawy na prowincję i przekonać się jak ludzie pracują. To budzi wiarę w celowość wysiłków, jakie Rząd dokonuje w Warszawie, budzi entuzjazm. Jestem wdzięczny Panu Ministrowi, że wyciągnął mnie z Warszawy. Chciałbym wyrazić najwyższe uznanie wszystkim tym, którzy pracowali tu na Wybrzeżu z wielkim poświęceniem. Jako Minister Skarbu z działalności Delegatury Rządu jestem w wysokim stopniu zadowolony. Chcę zapowiedzieć, jeżeli chodzi o kredyty interwencyjne na 1947 rok oczywiście będą one utrzymane, ponieważ zdały egzamin.

Było poruszonych kilka kwestii, szczególnie zagadnienie finansowo-komunalne. Zwracam uwagę na to, co jest prawdopodobnie znane członkom samorządu miejskiego, że istnieje fundusz zaliczkowo - zapomogowy, który dysponuje w tej chwili poważnymi środkami. Istnieje możliwość otrzymania stamtąd poważnych sum. Wpływy tego funduszu sięgają 200 milionów złotych miesięcznie. Nie ma zatem żadnych podstaw, aby samorządy miast morskich nie korzystały w dużym stopniu z tego funduszu i wskazuję na tę drogę. Tu powinno znaleźć się pokrycie zarówno potrzeb inwestycyjnych jak i pokrycie deficytów bieżących.

Jeżeli chodzi o zagadnienie zwyżki cen, dokonywane wstecz zawsze byłem przeciwny temu, ale zdaje się, że to zostało już przełamane i na przyszłość tego rodzaju zwyżki jako ekonomicznie nieusprawidliwione i psujące organizację, nie będą miały miejsca. Jeżeli chodzi o możliwość podwyżki cen za usługi ze strony samorządów chcę poinformować, że Rząd powziął uchwałę zakazującą samowolne podwyższanie cen. Jednakże po zbadaniu szczegółów można uzyskać zgodę Kom. Ekonomicznego na przekalkulowanie cen wzgl. Komitet wskaże sposób pokrycia strat.

Nie chcąc przedłużać konferencji, chcę jeszcze raz podziękować wszystkim tym, którzy tu zabierali głos. W przemówieniach ich czuć było, jak bardzo rozumieją i kochają nasze zagadnienie morskie.

Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Przegląd Przemysłowo-Handlowy
Dział informacyjno-sprawozdawczy
Związku Zrzeszeń Kupieckich woj. gdańskiego

Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej

Dnia 14 listopada odbyło się w Bydgoszczy plenarne zebranie Izby Przemysłowo - Handlowej. Zebranie zagaił prezes Izby prof. Tadeusz Ocioszyński, który wygłosił expose o sytuacji gospodarczej w okręgu izbowym, po czym sprawozdanie z działalności Izby ze szczególnym uwzględnieniem akcji planowania złożył dyrektor Kawczyński. Zebranie zaakceptowało projekt Komisji Budżetowej w sprawie dodatkowych kredytów oraz uchwaliło następujące rezolucje:

W SPRAWIE ZAOPATRYWANIA HANDLU PRYWATNEGO

„Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni zwraca uwagę na działalność sektora państwowego, zajmującego się obok produkcji także dystrybucją, a więc sprzedażą hurtową, a ostatnio coraz częściej nawet detaliczną.

Jest to oczywiście prosta droga do likwidacji działalności prywatnej inicjatywy. Bowiem sektor państwowy nieobciążony świadczeniami, jakie spoczywają na handlu prywatnym, kumulując produkcję z dystrybucją, będzie kosztem Skarbu Państwa i fachowości mógł z łatwością eliminować kupca prywatnego. Już dziś obserwujemy wyraźną niechęć produkcji państwowej i central państwowych do zaopatrywania handlu prywatnego. Działalność taka sprzeczna jest z gwarantowanymi przez czynniki miarodajne równymi warunkami pracy dla inicjatywy prywatnej.

Plenum Izby zaleca Dyrekcji poruszenie tego ważnego problemu przy najbliższej okazji na terenie międzyizbowym (Związku Izb Przemysłowo-Handlowych)".

W SPRAWIE ZWYŻKI CEN

„Opinia publiczna nie jest dostatecznie informowana o tym, że głównej przyczyny zwyżki cen obok drożejących taryf: kolejowej, pocztowej i innych usług państwowych lub komunalnych przede wszystkim dopatrywać się należy w nieustannej zwyżce cen produkcji państwowej i spółdzielczej, a następnie w niesłusznej polityce cen tych sektorów, stosowanej wobec handlu prywatnego, któremu liczy się ceny od 5 — 10 proc. wyższe niż państwowym i spółdzielczym instytucjom dystrybucyjnym.

Plenarne Zebranie wzywa Dyrekcję Izby do podjęcia natychmiastowej akcji na terenie Wojewódzkiej Komisji badania ekonomicznych przyczyn zwyżki cen, która powołana jest do tego, aby z urzędu ujawniać istotne przyczyny zwyżki cen, leżące w procesach produkcyjnych, i podawać je do wiadomości opinii publicznej".

W SPRAWIE SYTUACJI W AKCJI UPAŃSTWAWIANIA PRZEMYSŁU PRYWATNEGO

„Ponieważ przy wciąganiu na listę przedsiębiorstw podlegających upaństwowieniu mogą mieć wpływ względy nie tylko gospodarcze oraz względy przepisami ustawy nieuzasadnione. Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo - Handlowej uchwala, by w podobnych wypadkach Urzędująca Izba w Warszawie interweniowała u miarodajnych władz w kierunku usunięcia zarysowujących się niedociągnięć. Nadto w stosunku do komisyj wojewódzkich dla spraw upaństwowienia przedsiębiorstw oraz Komisji Głównej zebranie wyraża prośbę, by przy rozpatrywaniu spraw w jak najszerszym stopniu współpracowały z samorządem gospodarczym, reprezentowanym przez izby przemysłowo-handlowe. W szczególności, by w wątpliwych wypadkach powoływały delegatów Izb desygnowanych do Komisji Wojewódzkiej na rozprawy oraz wzywały biegłych, wskazanych przez Izbę, spośród fachowców danej branży z terenów całej Rzeczypospolitej".

W SPRAWIE BRAKÓW W ZAOPATRZENIU PRZEMYSŁU PRYWATNEGO W SUROWCE I MATERIAŁY POMOCNICZE

„Przemysł prywatny odczuwa w szczególnie dotkliwy sposób brak surowca i materiałów pomocniczych, brak tym większy, iż remanenty poniemieckie są już na wyczerpaniu, a przydziały dla sektora prywatnego tak minimalne, że zaledwie niektóre przedsiębiorstwa i to w nikłym stopniu mogą z nich korzystać.

Toteż Zebranie Plenarne Izby wyraża prośbę, ażeby przedsiębiorstwa przemysłowe prywatne były bezwzględnie włączone do ogólnego planu produkcji, a tym samym, by otrzymywały przydziały surowców i materiałów pomocniczych w równej mierze, jak przedsiębiorstwa państwowe i spółdzielcze".

W SPRAWIE NIEUREGULOWANIA EKSPORTU

„Dla wzmożenia eksportu konieczna jest współpraca sektora prywatnego, który ma specjalne możliwości eksportowe tak pod względem materialnym jak i długoletniego doświadczenia i kontaktów z zagranicą. Obecnie obowiązujące relacja przeliczenia walut i dewiz zagranicznych na złote paraliżuje jednakże wszelkie próby eksportu inicjatywy prywatnej, co w konsekwencji spowodować może utratę pozyskanych już przedwojennych rynków zbytu, zdobytych swego czasu z nakładem wielkich trudów i kosztów.

Zmiana relacji przeliczeniowej niewątpliwie przyczyniłaby się do rentowności, a co za tym idzie, do zrealizowania zamierzeń rządowych odnośnie eksportu".

W SPRAWIE OBROTÓW PORTOWYCH

„1) Prywatne sfery gospodarcze portu są zaniepokojone zmniejszeniem się obrotów portowych i apelują do czynników rządowych o przedsięwzięcie wszystkich możliwych kroków, celem zapewnienia portom naszym ciągłości pracy. Możliwości te widzimy przede wszystkim w zasadniczym uregulowaniu naszego handlu zagranicznego i dopuszczeniu do niego także w szerokiej mierze sektora prywatnego.

2) Apelujemy do Komisji Dewizowej, podkreślając konieczność rewizji jej dotychczasowego stanowiska w sprawie kursu przeliczeniowego w stosunku do walut zagranicznych i to w tej mierze, aby zarówno opłaty za prace przeładunkowe jak i inne opłaty, pobierane w porcie na poziomie tych rozliczeń, nie były wyższe od przeciętnego poziomu w portach zagranicznych.

3) Następnie zwracamy się do Izby Przemysłowo-Handlowej z prośbą o wznowienie jej starań w kierunku powołania do życia Związku Pracowników Portowych i prosimy o uwzględnienie w nowym preliminarzu budżetowym konieczności rozszerzenia pod względem personalnym Wydziału Morskiego, tak, aby przez to stworzyć możliwości dla opracowania wszystkich istotnych zagadnień i problemów, których wyjaśnienie i uregulowanie jest warunkiem dalszego rozwoju naszych portów.

4) Na koniec prosimy Izbę Przemysłowo-Handlową o uzyskanie dla przedsiębiorstw usług portowych uznania ich jako przedsiębiorstw, pracujących w ramach rządowego planu gospodarczego, a to z uwagi na przepis podatkowy, umożliwiający dla takich przedsiębiorstw niestosowanie t. zw. nadpodatku, t. zn. dodatkowego obciążenia przez opodatkowanie dochodów przedsiębiorstw wyższych od 400.000 zł. w stosunku rocznym w wysokości 80 proc. Zakwalifikowanie naszych przedsiębiorstw jako pracujących w ramach planu gospodarczego może nastąpić, jak nam wiadomo, przez Centralny Urząd Planowania i przez Ministerstwo Skarbu".

W SPRAWIE KREDYTÓW BANKOWYCH

„Sekcja Handlowa Izby Przemysłowo-Handlowej stwierdza, że dostęp kredytów bankowych dla sektora prywatnego jest w dalszym ciągu nikły i daleko odbiegający od jego potrzeb. Skoro się jeszcze uwzględni nie tylko nimożność korzystania z kredytu towarowego w państwowych i spółdzielczych źródłach zakupu, ale dodatkowe ciężary przy zakupie tych towarów w postaci kaucji, określonej za minimalną, stwierdzić należy nierównomierność warunków rozwoju sektora prywatnego z państwowym i spółdzielczym.

Statystyka kapitałów zakładowych przedsiębiorstw hurtowych, pracujących na terenie działalności Izby, wykazuje, że:

70% pracuje z kapitałem do 100.000 zł.
25% pracuje z kapitałem do 500.000 zł.
5% pracuje z kapitałem do 1.000.000 zł.

Wystąpienie Izby o udostępnienie sektorowi prywatnemu kredytu bankowego na szerszej platformie, jest ze wszechmiar pożądane i gospodarczo w pełni uzasadnione".

Urzędy Skarbowe stosują normy średniej dochodowości w firmach, nieprowadzących ksiąg handlowych, według norm ustalonych w roku 1945 przez Izby Skarbowe. W związku z ogólną akcją obniżenia cen, stosowaną tak przez Komisję Cennikową, jak i Komisję Specjalną, zarobki poszczególnych firm, czyli dochodowość netto, leży znacznie niżej norm zeszłorocznych.

Z tego względu uprasza się Izbę Przemysłowo-Handlową o zwrócenie się do Izby Skarbowej o nowe ustalenie norm średniej zyskowności przy udziale samorządu gospodarczego".

W SPRAWIE ZALICZENIA KOLEJOWEGO

„Mimo upływu blisko 2-ch lat od chwili odzyskania Niepodległości i mimo dalekiego już usprawnienia ruchu kolejowego, nie zostało dotąd rozwiązane jedno z najbardziej kapitalnych zagadnień życia gospodarczego, jakim jest wysyłka towarów za zaliczeniem kolejowym. Powoduje to hamowanie obrotu towarowego, kupców zaś samych naraża na poważne straty i ryzyko przez wysyłkę towarów przy niemożliwości otrzymania zą nie natychmiastowej zapłaty. Sekcja handlowa zwraca się do Izby o poczynienie odpowiednich starań u właściwych władz".

W SPRAWIE SZKOLENIA NARYBKU KUPIECKIEGO

„Sprawa narybku kupieckiego napawa kupiectwo wielką troską.

Izba Przemysłowo-Handlowa apeluje do ogółu kupiectwa, aby w trosce o przyszłość zawodu kupieckiego przyjmował do warsztatów pracy uczniów kupieckich, dbał o fachowe i intelektualne wyrobienie ich i w oparciu o Izbę wykształcił i wychował typ nowoczesnego i świadomego swych zadań wobec Państwa i Narodu kupca".

W SPRAWIE HANDLU HURTOWEGO

„Hurtowy handel prywatny, który w wielkiej mierze zaopatrywał rynek krajowy, niestety mimo ustawy i przyrzeczenia czynników miarodajnych o popieraniu inicjatywy prywatnej, jest co raz bardziej eliminowany z życia gospodarczego kraju. Zubożały wskutek wojny kupiec-detalista więcej niż kiedykolwiek potrzebuje takiej hurtowni, w której mógłby zaopatrzyć się w towar według bieżącego zapotrzebowania i w miarę posiadanej gotówki. Przed wojną każdego kupca detalistę odwiedziło dziennie kilka przedstawicieli, oferujących towar, dziś detalista kupuje to, co w danej chwili jest w hurtowni na składzie i tak bieżąco zaopatruje swój sklep. Hurtownie mają zatem większą rację bytu niż kiedykolwiek i poparcie hurtowni prywatnych we wszystkich branżach jest wskazane, a nawet konieczne. Dlatego też hurtownie prywatne nie tylko, że winny być tolerowane, ale również znaleźć poparcie wszystkich czynników miarodajnych, a od banków najdalej idące poparcie finansowe.

Zaopatrzenie hurtowni prywatnych w towar nastąpić winno w równej mierze z innymi sektorami".

W SPRAWIE NOWELIZACJI DZIAŁU V PRAWA PRZEMYSŁOWEGO

„Plenarne Zebranie Izby w przedmiocie projektowanej nowelizacji Działu V Prawa Przemysłowego uchwala przed wydaniem opinii względnie przejęciem jakichkolwiek zobowiązań, przedłożyć projekt na plenum sekcyj izbowych do zaopiniowania".

W dalszym ciągu zebrania przyjęto dwóch radców do sekcji handlowej, a mianowicie: mgr. Jachniaka Władysława i Wiśniewskiego Feliksa. Wybrano również komisję budżetową i rewizyjną w następującym składzie: do komisji budżetowej sekcji przemysłowej dyr. Jakubowicza Stefana, — sekcji handlowej mgra Maksymiliana Szukalskiego i Tadeusza Marchlewskiego, — sekcji żeglugowo - portowej Kazimierza Madroszkiewicza i Władysława Szmańda. Do komisji rewizyjnej: inż. Łabucia, Kazimierza Żebrowskiego, Romana Kociurskiego, Benona Ratajczaka i Tadeusza Tochtermana.

ODEZWA

Rząd ogłosił Daninę Narodową na potrzeby zagospodarowania Ziem Odzyskanych.

Społeczeństwo musi na apel ten odpowiedzieć solidarnym wysiłkiem finansowym. Jest to pokojowa walka Narodu Polskiego o swój byt społeczno-gospodarczy i państwowo-polityczny.

Cała Polska musi zakwitnąć pracą produkcyjną, aby jak najszybciej uleczyć ciężkie rany wojny. Na to potrzeba środków finansowych. Nie uzyskamy środków z kredytów zagranicznych, trzeba w pełni wykorzystać i zużytkować środki własne.

Komu i na co mamy je dać?

Dać je mamy naszym własnym Braciom, którzy zamieszkują dziś Ziemie Odzyskane. Dać im je mamy na to, aby mogli szerzej i wydajniej tam gospodarować.

To znaczy, że mamy dać te środki samym sobie.

Bo jeśli Ziemie Odzyskane zakwitną gospodarczo, to i cała Polska stanie się bogatszą: będą większe obroty, większa konsumpcja, większy poziom życia—a więc większe pole dla pracy przemysłowca, kupca czy rzemieślnika na Ziemiach Dawnych.

Śpieszmy więc z wpłatami na Daninę Narodową!

Wysiłek ten nie pójdzie na marne!

Jego cel to — wielkość gospodarcza Polski!

Izba Przemysłowo-Handlowa
w Gdyni

Związki Zrzeszeń Kupieckich
woj. gdańskiego i pomorskiego

Powszechna Danina Narodowa

Wyjaśnienia dla Kupiectwa

Podstawa wymiaru

Podatnicy podatku obrotowego płacą daninę narodową w wysokości czterokrotnej sumy zaliczek na podatek obrotowy za miesiąc lipiec, sierpień i wrzesień 1946 r. Jeżeli przedsiębiorstwo zaczęto prowadzić po 1. lipca 1946 r., daninę płacić należy w wysokości sześciokrotnej sumy zaliczki na podatek obrotowy za miesiąc następny, w którym zaczęto prowadzić przedsiębiorstwo.

Dla płatników opłacających podatek obrotowy w formie ryczałtu (kupcy targowi), danina majątkowa wynosi od 5.000 do 25.000 zł. Daninę oblicza się na podstawie zaliczek przypadających od obrotu ustalonego za dane miesiące przez władze skarbowe.

Ulgi

Jeżeli władze skarbowe ustaliły zaliczki na podatek obrotowy na podstawie ksiąg handlowych, wysokość daniny oblicza się w wysokości 80 proc.

Niezależnie od tego w wyjątkowych, gospodarczo uzasadnionych przypadkach wysokość daniny może być obniżona w granicach do 20%.

Zdaniem naszym przypadkami taki-

mi są: długotrwała choroba, nieszczęśliwy wypadek, kradzież części majątku, wyjątkowo niska stopa zarobkowa danej branży np. handel zbożem, mąką itp. Obie ulgi mogą być stosowane równocześnie, przy czym ulgę następną oblicza się wówczas od sumy pozostałej po odjęciu kwoty ulgi poprzednio zastosowanej.

Przykład:

Ustalone zaliczki na podatek obrotowy wynosiły: za lipiec 2.000, sierpień 1.500, wrzesień 3.500, — razem 7.000 zł.; danina wyniesie czterokrotną sumę zaliczek tj. 28.000 zł. Z tytułu prowadzenia ksiąg handlowych następuje obniżka podatku do 80% tj. do kwoty (28.000 — 5.600) 22.400 zł. W wyjątkowych gospodarczo uzasadnionych przypadkach może być kwota ta obniżona o dalsze 20%, licząc jednak od 22.400 zł. (22.400 — 4.480) tj. do 17.920 zł.

Bonifikaty

Od ustalonej według pow. zasad daniny narodowej służy jeszcze bonifikata w wysokości 25%:
1) o ile płatnik subskrybował Pożyczkę Odbudowy Kraju w wysokości odpowiadającej zaleceniom właściwego komitetu obywatelskiego względnie,
2) o ile podatnik w terminie do 31 grudnia 1946 r. wpłaci daninę narodową w wysokości 75%.

Bonifikatę wykorzystać można tylko z jednego tytułu, albo ad 1) albo ad 2). W naszym przypadku należność wynosiłaby więc po zastosowaniu bonifikaty 17.920 — 4.480 = 13.440 zł.

Podwyżka daniny

Dekret przewiduje możliwość podwyższenia daniny do 50%. Podwyżka nie może być stosowana, gdy podatnik prowadzi księgi handlowe, a nadto gdy wpłaci do 31 grudnia 1946 r. — 75% daniny obliczonej według zasad ogólnych. W jakich wypadkach może nastąpić podwyżka daniny, dekret nie przewiduje.

Postępowanie w sprawach daniny

Do postępowania w sprawach daniny stosuje się odpowiednie przepisy o zobowiązaniach podatkowych i postępowaniu podatkowym. Wysokość daniny ustalają Komisje Obywatelskie (gminne, dzielnicowe i miejskie), w których reprezentowane są wszystkie grupy społeczne (koniecznie przedstawiciel kupiectwa). Zawiadomienia o wymiarze daniny doręczają Urzędy Skarbowe; danina jest płatna najpóźniej do 15 stycznia. Jeżeli decyzję doręczono po 15 stycznia 1947 r., należność płatna jest w ciągu 7 dni. Od decyzji w sprawie wymiaru daniny służy odwołanie do Komisji Obywatelskiej hierarchicznie wyższego stopnia; orzeczenie instancji odwoławczej jest ostateczne.

Udział w Komisjach Obywatelskich

Zwracamy uwagę na art. 20 i n. n. dekretu, dotyczące udziału przedstawicieli organizacji kupieckich w Komisjach Obywatelskich. Należy dołożyć starań, aby do Komisji Obywatelskich na wszystkich szczeblach, weszli przedstawiciele zrzeszeń kupieckich. Członkami Komisji Obywatelskich powinni być przede wszystkim przedstawiciele tych branż, które daniną specjalnie zostały dotknięte (przedsiębiorstwa sezonowe, przedsiębiorstwa o obrotach masowych itp.).

W wypadku gdyby udział przedstawicieli tych branż w komisjach był już niemożliwy, ze względu na to, że komisje te już się ukonstytuowały, należałoby zorganizować **Komisje Doradcze**, któreby mogły dostarczyć członkom Komisji Obywatelskich potrzebnych materiałów i informacji.

Podkładki dla ulg i bonifikat

Każdy zorganizowany kupiec winien we własnym dobrze rozumianym interesie, postarać się o podkładki, na podstawie których może domagać się przyznania mu ulg wzgl. bonifikat. Podkładki te wzgl. materiał winien niezwłocznie przedstawić właściwej **władzy wymiarowej t. j. Komisji Obywatelskiej**, ustalającej wysokość daniny. Domaganie się przyznania ulg wzgl. bonifikat dopiero w odwołaniu nastręczy w praktyce wiele trudności, zwłaszcza że wniesienie odwołania nie wstrzymuje płatności daniny.

Sprawa rozdzielnictwa artykułów reglamentowanych

W sprawie powyższej odbyła się w Warszawie pod przewodnictwem podsekretarza stanu ob. Sokołowskiego konferencja, na podstawie której Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie wysunęła następujące tezy, na których winna być oparta rozbudowa i usprawnienie handlowego aparatu rozdzielczego artykułów reglamentowanych:

1. Ze „Społem" zostanie zawarta umowa, odnosząca się do magazynowania artykułów reglamentowanych w magazynach centralnych i wojewódzkich. Odrębne umowy, odnoszące się do rozdziału tych artykułów w rejonowych hurtowniach rozdzielczych zawarte zostaną z poszczególnymi spółdzielniami, oddziałami PCH i hurtowniami prywatnymi. Kryteriami do zawarcia powyższych umów o charakterze handlowym będą warunki stawiane przez kontrahenta.
2. Na drugim szczeblu rozdziału zostanie powiększona dotychczasowa sieć detalicznych punktów rozdzielczych. Punkty te będą ustalane w zależności od ich obiektywnych kwalifikacji przy dopuszczeniu w szerszym stopniu — niż dotychczas — sektora prywatnego. Ilość punktów rozdzielczych winna być tak powiększona, by konsument przy nabywaniu towaru nie tracił czasu na wyczekiwanie w kolejkach. W związku z rozszerzeniem sieci rozdzielczej, zagadnienie kredytowe traci na swej ostrości i niezbędne możliwości kredytów bankowych będą łatwiejsze do zrealizowania.

   Z uwagi na niską rentowność, połączenie dystrybucji reglamentowanej z wolnorynkową będzie nie tylko dopuszczalne, ale i pożądane. Dystrybutorzy powinni otrzymać kompensaty podatkowe oraz przywilej zaopatrzenia w produkty przemysłu państwowego do obrotów wolnorynkowych.
3. Po zorganizowaniu rozdzielnictwa na wyżej wymienionych zasadach, i po stwierdzeniu sprawności ustalonej sieci rozdzielczej, należy dążyć, by punkty rozdzielcze przechodziły stopniowo na bezpośredni zakup artykułów reglamentowanych na wolnym rynku, sprzedając je po cenach reglamentowanych. Akcja tego typu upraszczałaby zagadnienie, gdyż sprowadzałaby się ze strony Ministerstwa Aprowizacji i Handlu do rozrachunku finansowego, polegającego na pokrywaniu różnicy między ceną zakupu z wolnego rynku a ceną sztywną.
4. Wysokość marży zarobkowej będzie jednakowa dla wszystkich punktów w danym szczeblu rozdzielczym. Wysokość kosztów transportu będzie różna dla poszczególnych grup towarów w zależności od odległości.
5. Na podstawie opinii odnośnych rzeczoznawców zostaną ustalone stałe normy manca towarowego dla poszczególnych artykułów w ogniwach hurtu i detalu.
6. Zostanie przeprowadzona decentralizacja decyzji w zakresie zwolnień artykułów reglamentowanych oraz decentralizacja nadzoru i kontroli ze strony Ministerstwa Aprowizacji i Handlu.

Na takich przesłankach oparta reorganizacja rokuje powodzenie i sprawność, zarówno w kierunku obsługi konsumenta, jak również w kierunku zachowania ośrodkom dyspozycyjnym państwowym pełnego wglądu w działania aparatu dystrybucyjnego. Kontrahenci Ministerstwa zmuszeni zostaną do rywalizacji na polu jak najsprawniejszej obsługi konsumenta przy najniższych kosztach aparatu rozdzielczego. Powiększenie sieci rozdzielczej, przy równoczesnym połączeniu dystrybucji reglamentowania z wolnorynkową oraz ewtl. zakupy artykułów reglamentowanych na wolnym rynku, przygotuje aparat dystrybucyjny do przejścia w przyszłości — po zniesieniu reglamentacji — bez wstrząsów do obrotów całkowicie wolnorynkowych.

Możliwością nowego ukształtowania techniki rozdziału Izba zainteresowała Naczelną Radę Zrzeszeń Kupieckich R. P., której przedstawiciele przedłożą Ministerstwu konkretne projekty zrealizowania zamierzonej reformy oraz udziału w akcji rozdzielczej zrzeszonego handlu prywatnego.

Zorganizowane kupiectwo prywatne stanie do dyspozycji Ministerstwa Aprowizacji i Handlu pragnąc przyczynić się do usprawnienia aparatu dystrybucyjnego artykułów reglamentowanych.

Komunikat Giełdy Zbożowo-Towarowej w Gdańsku

Tymczasowy Komisarz Giełdy Zbożowo-Towarowej w Gdańsku podaje do wiadomości zainteresowanych, że zgodnie z rozp. Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 16.III 1926 r. o warunkach należenia do Giełd Towarowych (Dz. U. R. P. Nr 28, poz. 179), oraz uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 16.7 1946 r. w sprawie wznowienia działalności Giełd Zbożowo-Towarowych na terenie Państwa P. 4. 1. c. rozpoczyna się w dniu 7 grudnia 1946 r. przyjmowanie członków i uczestników tworzącej się giełdy.

Wobec centralizowania obrotu ziemiopłodami i ich przetworami na Giełdzie Zbożowo-Towarowej, członkami Giełdy mogą być wszyscy producenci, przetwórcy i kupcy reprezentujący przedsiębiorstwa państwowe, spółdzielcze i prywatne.

Zgłoszenia przyjmuje ob. Gorczyński Edward „Społem", Gdynia, ul. Abrahama 37, II p.

Wobec zbliżającego się terminu wyboru Rady Giełdowej leży w interesie stron jak najszybsze zgłaszanie członkowstwa.

Marże zarobkowe przy towarach żelaznych i metalowych

P. C. H. sprzedaje towary żelazne i metalowe w-g cenników Centrali Zbytu z doliczeniem marży **hurtowej** wynoszącej:

przy emalii	20,0%
przy wyrobach ocynkowanych	17,5%
przy wiadrach	15,0%
przy latarniach	18,5%
przy wyrobach żelazn. przeciętnie	20,0%

Marże zyskowności dla detalistów wynoszą w-g przepisów P. C. H.

przy emalii	20,0%
przy wyrobach ocynkowanych	20,5%
przy wiadrach	20,0%
przy latarniach	21,0%
przy wyrobach żelazn. przeciętnie	24,0%

P. C. H. w ramach akcji interwencyjnej ma otrzymać obecnie 100 ton emalii, ogółem zaś do końca roku 270 ton, są więc szanse, że detaliści zrzeszeni będą mogli się zaopatrzyć w te towary.

W sprawie trudności aprowizacyjnych na Wybrzeżu

W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyła się na zlecenie Urzędu Wojewódzkiego konferencja w sprawie dostatecznego zaopatrzenia miast: Gdyni, Gdańska i Sopotu w artykuły pierwszej potrzeby. Podstawą do rozważań były przedstawione przez Izbę dane, dotyczące norm dziennej racji pokarmowej dla jednostki pracującej. Minimum to określono w przeliczeniu kalorii na 3.000 kalorii na dobę, co przy uwzględnieniu liczby mieszkańców trzech wymienionych miast (310.000) pozwala na dokładne zanalizowanie sytuacji i ustalenie cyfrowego zapotrzebowania na poszczególne artykuły. Zapotrzebowanie np. mięsa ustalono na 1.100.000 kg. miesięcznie. Zapotrzebowanie tych miast na tłuszcze, które należy dowieźć do wolnego rynku wynosi 463.000 kg. miesięcznie, na mąkę — 2.343.300 kg., na ziemniaki—2.250.000 kg. W sprawie metod zakupu wymienionych ilości artykułów pierwszej potrzeby opracowane zostały dezyderaty, które Izba przedstawiła Urzędowi Wojewódzkiemu.

Inicjatywa prywatna na pomoc zimową

Na konferencji prezesów Izb Przemysłowo - Handlowych odbytej w dniu 29 września br. w Częstochowie ustalone zostały stawki świadczeń na rzecz „Pomocy Zimowej" od prywatnego przemysłu i handlu. Wynoszą one:

a) jednorazowo przy wykupywaniu na Nowy Rok kart rejestracyjnych — 100% dodatek do ceny karty rejestracyjnej,

b) w okresie 5-ciu miesięcy zimowych (od listopada rb. do marca przyszłego roku) — 1% dodatek do wpłacanych co miesiąc zaliczek na podatek dochodowy.

Świadczenia te płatne są w kasach skarbowych.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni przypomina wszystkim firmom przemysłowym i handlowym o obowiązku punktualnego wpłacania ustalonych stawek.

Uroczystości kupieckie w Gdańsku

W ramach tegorocznego „Święta Kupca" Związek Kupców w Gdańsku obchodził uroczystość poświęcenia swojego sztandaru. Uroczystość ta odbyła się przy udziale przedstawicieli władz państwowych, samorządowych i kościelnych i posiadała podniosły charakter. Szczegółowe sprawozdanie z jej przebiegu zamieścimy w następującym numerze pisma.

Świąteczne i Noworoczne życzenia wszystkim Swoim Współpracownikom, Prenumeratorom i Sympatykom

składa

Morski Przegląd Gospodarczy

Redakcja i Administracja

Rynki towarów kolonialnych

KAKAO:

Ekuador:

Eksport w maju 1946 r. objął 1.261.331 kg wartości $ 335.824 (maj 1945: 2.609.577 kg wartości $ 621.634) z przeznaczeniem 61% do Holandii, 14% do Kolumbii, 13% do Australii i 9% do Belgii. Notacja kakao w kwietniu 1946 r.: $ 11.26 za kwintal, w maju $ 11.78 (maj 1945 — $ 9.11). Maksymalna cena w maju 1946 r.: $ 12.59, (najniższa $ 9.11). W pierwszych 4 miesiącach 1946 r. eksportowano 6.100.352 kg wartości $ 1.518.916 (w tym samym czasokresie 1945 r. 6.114.564 kg wartości $ 1.386.732).

HERBATA:

ROSJA:

Dwa nowe gatunki herbaty z dwukrotnie większą wydajnością od gatunków chińskich wyhodowano w Georgiańskim Instytucie Badawczym. W nizinie Kubanu rozszerza się plantacja herbaty i hoduje między innymi także i specjalne gatunki bardzo wytrwałe i oporne na mróz.

— W ciepłych okolicach Środkowej Azji zaprowadzono specjalny gatunek kukurydzy, który sieje się między krzewami herbacianymi, aby je uchronić przed gorącymi promieniami słońca. Ma on poza tym tę korzyść, że absorbuje także sole alkaliczne z ziemi.

— W pobliżu Moskwy przeprowadza się także doświadczenia z hodowlą specjalnych gatunków herbaty.

CZARNY PIEPRZ:

Indie zebrały w roku 1945-46 33.800.000 lbs (1944-45 — 34.900.000 lbs). Eksportowano 15.000.000 lbs, z czego 5.000.000 lbs do Stanów Zjednoczonych, które swoją drogą reeksportowały z tego 1.600.000 lbs do innych krajów.

GOŹDZIKI:

W Zanzibarze zebrano w roku 1945-46 1.200 długich ton (1 długa tona = 907.20 kg) i eksportowano w pierwszym kwartale 1946 r. 9.500.000 lbs, a na Madagaskarze liczy się na roczny zbiór około 5.000 ton metrycznych.

SESAMY:

Nikaragua eksportowała w pierwszym kwartale 1946 r. 3.500.000 kg, czyli około połowę ogólnych zbiorów.

WANILIA:

Meksykańska tegoroczna produkcja waha się między 150.000 i 250.000 lbs.

— Tahiti eksportowało 3 1945 r. 224.294 lbs wartości $ 472.390.

TRZCINA CUKROWA:

Sowieccy fachowcy z dziedziny rolnictwa udowodnili na podstawie doświadczeń naukowych, że można hodować trzcinę cukrową w północnej części Tadżikistanu, Uzbekistanu i południowo - zachodniej części Turkmenii. Zebrano na plantacjach doświadczalnych 80 do 100 ton z hektara.

POMARAŃCZE:

Meksyk przewiduje w roku 1946 produkcję poniżej 240.000 ton, osiągniętych w roku 1945.

BANANY:

Jamajka eksportowała w pierwszych pięciu miesiącach roku 1946 2.000 789 kiści (256.224 w tym samym czasokresie 1945 r.). Wywóz wyrażony w procentach w stosunku do poszczególnych państw: Wielka Brytania 70%, Kanada 20%, Stany Zjednoczone 10%.

— Eksport z **Ekuadoru** wynosił w czerwcu 1946 r. 72.931 kiści, z których 47.162 poszło do Chile i 25.768 do Stanów Zjednoczonych. Wywieziono w pierwszych pięciu miesiącach 1946 roku 345.912 kiści.

— Eksport bananów z **Guatemali** wyniósł w roku 1945 8.439.797 kiści wagi 213.702 krótkich ton, w roku 1944 — 4.676.150 kiści wagi 122.989 ton. Stosownie do sprawozdań urzędu celnego kiście były przeciętnej wagi 51 lbs wartości 73 centów lub 1.25 centów za lbs bananów.

TYTOŃ

IRAN:

W roku 1945-46 zebrano 13.000 ton metrycznych liści tytoniowych z czego 2.000 ton nadających się do fajki wodnej.

Monopol tytoniowy produkuje 14.000.000 papierosów dziennie w dodatku do około 6 ton tytoniu fajkowego i 4 ton „tmobaku" lub tytoniu dla fajek wodnych.

A. Wiatrak

LATAJĄCE TRANSPORTY RYBNE

Norwescy eksporterzy ryb postanowili unowocześnić możliwości rozprowadzenia ryb z połowów morskich przy pomocy samolotów. Pierwszy powietrzny transport świeżych ryb opuścił Norwegię we wrześniu br. z przeznaczeniem do różnych punktów na kontynencie europejskim. Tak więc w 7 godzin po odlocie z Trondheamu ryby te już może otrzymać Paryż, a o godzinę później Zurich. Zawarto już odpowiednie kontrakty dostawy z Paryżem, Szwajcarią i Czechosłowacją. Po pierwszych eksperymentalnych dostawach świeżych ryb eksporterzy mają nadzieję, że niebawem będą w stanie puścić na kontynent jeden transport powietrzny dziennie.

FUTRA

Lisy - Kołnierze - Pelisy - Materiały włókiennicze - Galanteria skórzana Walizki. - Poleca w wielkim wyborze

FURS

Foxes - Collars - Furs - Wollen stuffs Leather fancy-goods - Bags - Trunks offers in great assortment

Skład Włókienniczo-Futrzarski — Fur-woollen storehouse

E. WIŚNIEWSKI, GDYNIA

ul. Świętojańska 36 Telefon 272-59

Morski Dom Handlowy

Spółka z o. o.

Gdynia, ul. 1 Armii W. P. Nr 11 (Starowiejska)

Telefony: 216-11, 212-20 — Skr. Telegr.: „MORSDOM"

poleca w hurcie i detalu
artykuły spożywczo - kolonialne
ryby morskie świeże i wędzone,
artykuły malarskie i inne.

Hurtownia artykułów spożywczych i artykułów malarskich

KONTA BANKOWE:
Bank Zw. Spółek Zarob., Gdynia
HURT Bank Gosp. Spółdzielczego Gd. **DETAL**

MASZYNY BIUROWE
Kupno sprzedaż

Naprawa broni i maszyn biurowych

S. GNIŁKO - Gdynia
ul. Św. Jańska 33/35, tel. 219-61

Komunlnaa Kasa Oszczędności

Miasta Gdańska

Centrala: ul. Bojowców 5.
telefony 41-385 i 42-176

Oddział we Wrzeszczu
ul. Jaśkowa Dolina 48
telefon nr 41-204

załatwia wszelkie czynności bankowe

Dypl. handl.

WŁADYSŁAW WALAWSKI

Sopot, ul. M. Rodziewiczówny 9

zaprz. biegły sądowy do spraw organizacji administracji i księgowości przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych

przeprowadza:

organizacje księgowości, nadzór, kontrole, sprawy podatkowe, bilanse.

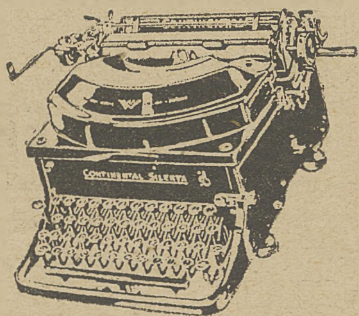
GALANTERIA PAPIERNICZA I ARTYKUŁY KSIĘGARSKIE
EDMUND GBUR

GDYNIA Abrahama, 10, tel. 212-50

POLECA W WIELKIM WYBORZE:
przybory szkolne, biurowe, artykuły dekoracyjne, książeczki dziecinne itp.
PO CENACH KONKURENCYJNYCH.

Maszyny biurowe
Przyrządy miernicze

Kupno - Sprzedaż
Gwarantowane naprawy
Konserwacja — Przerobka na polski układ



R. Durys

GDYNIA, ul. I. Armii W. P. nr 22
Tel. 273-20

AUTO-MOTO-KURSY
JANA ZUBA

Gdynia, ul. Żeromskiego 58

Przyjmujemy zgłoszenia kandydatów na kurs 6-tygodn.

Zapisy i bliższe informacje w biurze kursów w Gdyni, ul. Żeromskiego 28, I p.

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Deleg. Rządu: Mgr Antoni Skotnicki
Kroniki Kupieckiej: Mgr Tadeusz Kaszyński
Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak

Wydawnictwo Izby Przemysłowo-Handlowej

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor Naczelny: Mgr K. Zagórny-Kretowicz

OGŁOSZENIA przyjmuje „MAT" — Biuro ogłoszeń Morskiej Agencji Telegraficznej w Gdyni, ul. Świętojańska 99, tel. 27-242
P. K. O. 40-87

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik", Gdynia, ul. Mściwoja Nr 7, tel. 26-239. W-03939